

Quando in montagna si andava in treno  
di Archivio Iconografico del Verbano Cusio Ossola

Questa è la storia di una ferrovia dismessa da più di cinquant'anni che resta nel memoria di tanti appassionati del Lago e del Mottarone. Testimoni del trenino che fu sono le numerosissime immagini che abbiamo raccolto, da varie fonti, per illustrare l'articolo.

Nel 1891 il Consiglio di Stato approvò la concessione per la ferrovia scartamento ridotto con trazione a vapore che avrebbe collegato Stresa alla vetta del Mottarone. Il progetto era del Geometra Tommaso Tadini di Stresa, che l'aveva presentato il 6 Luglio del 1863 nel salone del Grand Hotel et des Iles Borromées, e si ispirava alle ferrovie svizzere del Righi, del Rothorn e del Monte Generoso, ma non si trovavano i fondi necessari. Con lo scavo della galleria del Sempione e l'arrivo della ferrovia a Stresa il Tadini propose di sfruttare le strade esistenti per costruire una ferrovia a cremagliera tipo Strub che sarebbe stata alimentata da corrente alternata trifase.

Si era anche pensato di realizzare una diramazione per Gignese e un collegamento con Orta via Armeno, in modo da unire il Lago Maggiore con il Cusio in un percorso panoramico e turistico. Il 4 Luglio del 1909 si giunse all'approvazione governativa della concessione, grazie al Senatore Mangili e alla famiglia Borromeo che mise a disposizione i terreni tra l'Alpino e il Mottarone.

La ferrovia fu realizzata con trazione elettrica a corrente continua dalla società Alioth di Basilea, inaugurata il 1 Giugno del 1911 e affidata alla *Società Ferrovia Stresa Mottarone (FSM)*, presieduta dal conte Gilberto Borromeo Arese. Nel 1917 fu riclassificata come tranvia extraurbana per dieci anni e nel 1929 un decreto Regio declassò definitivamente la ferrovia a tranvia extraurbana.

Il convoglio arrivava a destinazione in un'ora e dieci minuti, percorrendo 10 chilometri e 1180 metri di dislivello, con tratti in pendenza fino al 22%. Il biglietto di andata e ritorno costava 9 lire e valeva 10 giorni. Tre coppie di treni viaggiavano in bassa stagione, mentre in alta raddoppiavano a sei. I treni erano composti da un'automotrice e da un vagone a classe unica che conteneva fino a 110 passeggeri, tra posti a sedere e posti in piedi.

Il materiale rotabile in dotazione era costituito da cinque elettromotrici gialle costruite e tre carrozze viaggiatori rimorchiate "a giardiniera", tutte fabbricate dalla Société Industrielle Suisse di Neuhausen, oltre a quattro carri merci, tre aperti e uno chiuso, una vettura tranviaria utilizzata nel primo periodo per il servizio tra la stazione a lago e la stazione FS.

Il sistema di trazione era garantito da una cremagliera di tipo Strub, l'alimentazione elettrica da 750V a corrente continua. Durante la notte tutto il materiale era ricoverato nel deposito a Stresa. Nel 1920 la società decise di aggiungere anche un carro speciale per gli sci.

La linea partiva Stresa in un edificio di mattoncini, soretto da colonne in ghisa, affiancato alla stazione ferroviaria della linea Milano-Domodossola. Il binario era al coperto sotto una perlinatura in legno.

Un secondo capolinea era presso l'imbarcadero di Stresa ed era collegato sia alla Stazione FS direttamente verso il Mottarone con un raccordo a triangolo appena fuori dalla cittadina.

Il tragitto del trenino prevedeva nove fermate: Stresa Ferrovia – Stresa Lago – Stresa Triangolo – Vedasco – Vezzo – Gignese-Levo – Alpino – Borromeo – Mottarone.

Per Nino Bazzetta de Vemenia, autore nel 1931 della *Guida del Lago Maggiore*, la linea era "sicurissima, il percorso senza scosse", anche se talvolta deragliava sui prati! Per l'autore il momento migliore per viaggiare è l'alba, "di minor effetto è il panorama al tramonto; interessante spettacolo è il mare di nebbia che sovente avvolge la pianura".

I primi quattro anni di servizio fino allo scoppio della prima guerra mondiale furono un grandissimo successo e si ipotizzò la realizzazione della diramazione Gignese Armeno Orta. Alla fine della prima guerra mondiale si registrò una riduzione dei turisti stranieri che avevano frequentato Stresa nella Belle Epoque, ma il servizio continuò con guadagni accettabili dovuti al traffico stagionale turistico.

Nel 1941 le difficoltà finanziarie fermarono il trenino, ma allo scoppio della seconda guerra il trenino si rivelò un utile mezzo di trasporto per i tanti lombardi che scapparono dal pericolo e si rifugiarono nell'Alto Vergante, a Gignese e all'Alpino. Durante la resistenza, grazie all'acuta capacità di osservazione del giovanissimo ferroviere e staffetta Pierangelo Andreani furono catturati dal partigiano Bismarck due ingegneri tedeschi. Erano stati inviati appositamente dalla Germania per localizzare il punto in cui trasmetteva la radio clandestina Salem, che era nascosta sopra Gignese. Ne abbiamo raccontato la storia in [I ribelli della Presa](#).

Si racconta che nel 1945 vennero stampati ed emessi centomila biglietti. Anche le fabbriche vennero reimpiante sulle colline. Ad Armeno si fabbricavano le bombe VI che furono utilizzate per attaccare Londra. Venivano trasportate sui camion fino a Gignese e poi caricate sul trenino che le portava a Stresa. Il lato del Vergante era ritenuto più sicuro visto che la ferrovia di Omegna aveva parecchi ponti che potevano essere manomessi dai partigiani.

Nel 1946 la stazione di Stresa Lago fu spostata nell'interno del paese, vicino a Piazza Cadorna, per lasciare spazio ai pulman dei turisti all'Imbarcadero. Nel secondo dopoguerra i passeggeri diminuirono e crebbero i costi, mentre aumentarono le famiglie che raggiungevano il Mottarone con la propria auto. La sistemazione, dal 1948, della strada provinciale da Gignese Mottarone e la fine dei lavori, nel '59, della strada privata a pagamento dei Borromeo, con un'avallamento al lato per i bob, oltre alla richiesta del Comune di Stresa della rimozione dei binari dalle vie centrali, furono i tre fattori che decretarono la morte della ferrovia.

Nel 1959 il servizio fu addirittura sospeso per lavori urgenti: erano mancati negli anni gli investimenti per la sicurezza e l'ammodernamento. Nella vicina Svizzera si potevano osservare esempi di gestione redditizia dei trenini turistici, ma gli amministratori dell'epoca non li considerarono, proprio mentre in vetta si costruivano impianti e alberghi. Alla ripresa del servizio la linea sopravvisse fino alla primavera del 1963, ma negli ultimi tempi effettuava il servizio solo dall'Alpino al Mottarone.

L'ultima mesta corsa fu quella delle 12.55 il 13 Maggio. Il trasporto fu garantito da un autobus e dopo sei anni, il 1° Agosto 1970, fu inaugurata la funivia, un mezzo di trasporto più funzionale, ma assai meno romantico. Lo smantellamento della ferrovia fu una scelta davvero miope e paradossale. La società realizzò il suo più grande profitto vendendo i lotti dei terreni, che aveva precedentemente acquistato con pochi denari, alla ricca borghesia lombarda che edificò ville e villette.

Ma che cosa è rimasto della linea Stresa-Mottarone? Esplorando il territorio in cui passava la ferrovia si possono trovare delle tracce. Una carrozza "giardiniera" rimorchiata del trenino si può vedere al Camping Tranquilla Baveno, mentre le casse di due elettromotrici gialle sono conservate appoggiate su tronchi al campeggio Sette Camini dell'Alpino. Prima di Gignese la sottostazione elettrica, che faceva anche da deposito, è stata convertita in appartamenti e così anche la vecchia stazione dell'Alpino.

Le stazione di Stresa, dopo decenni di abbandono, era ridotta in pessime condizioni ed è stata demolita nel 2009, perché pericolante. Restano visibili solo le due banchine da cui partivano i treni. Nella parte nord della stazione c'è ancora un piccolo scalo merci ormai in disuso.

Il deposito dei treni davanti alla stazione è in degrado e sarebbe auspicabile vederlo restaurato e destinato a nuovo utilizzo.

Si intravedono sul territorio i segni del percorso ferroviario infestate da piante e rovi; salendo su, verso il Montarone, c'è la piccola fatiscente stazione Borromeo, dove il treno faceva una sosta per riportare in vetta gli sciatori. La stazione Kulm è ormai pericolante e accoglie tristemente i visitatori del Mottarone.

A Gilberto Borromeo è dedicata una strada a Stresa, mentre per Tommaso Tadini, nonostante la delibera comunale, la via ancora non c'è. Sul canale YouTube di Subaruiv si trova un video con la ricostruzione di tutto il percorso della linea.

Nel Settembre del 2011 sono stati festeggiati i 100 anni dall'inaugurazione della Ferrovia e nella Palazzina Liberty di Stresa è stata allestita una mostra. Il Signor Ferdinando Franchini di Dormelletto, appassionato di modellismo ferroviario e collezionista, ha realizzato il modello in scala 1:87 della Ferrovia Elettrica Stresa-Mottarone. Il plastico riproduce le modalità di effettuazione delle manovre alle stazioni di partenza, con sottopasso, cremagliera Strub, sottovia e ponti. L'opera, a forma di "L", misura m. 2,7 x m. 1,5.

Tante persone sognano il ripristino del trenino, osservando che in Svizzera non l'avrebbero mai soppresso. La presenza di un servizio trasporto su rotaia potrebbe evitare lo scenario della cima del Mottarone: una squallida distesa di macchine, brutta, disordinata e inquinante. Al posto del parcheggio in vetta si potrebbero ripristinare i prati e imporre a tutti di lasciare l'auto a Stresa. Chi ama la lentezza sceglierebbe la ferrovia, chi ha fretta potrebbe scegliere la funivia. Allora sì che sarebbe davvero una montagna ecologica

Per conoscere meglio la storia del Mottarone: [Il Mottarone: ritratto in cartolina](#)

Bibliografia fondamentale e irrinunciabile: Andrea Lazzarini, *La Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone*, Andrea Lazzarini Editore, Stresa, 1996; Marco Braga, *Il trenino del Mottarone*, in *Guida sentimentale del Verbano*, 2013.